

*Handwritten notes in the top left corner, possibly "No. 1000 of 4."*

RSHA

7/9

fr. 9

Centered

# Sicherheitsdienst des RF44

## SD-Hauptamt

### III 222-3/3

353  
3531

Sachakten

2

VI E 12

Berlin, den 11.2.41.

Bu

V e r m e r k .Betr.: Dodekaneser Freiwilligen-Regiment.

Einer Meldung des VM 6958 aus Athen v.16.1.41 wird folgender Auszug entnommen:

Einige in Athen lebende frühere Bewohner des unter italienischer Herrschaft stehenden Dodekanes-Archipels haben bald nach Beginn des italienisch-griechischen Krieges die Aufstellung eines Dodekaneser Freiwilligen-Regimentes angeregt. Die griechische O.H.L. hatte, wie ich höre, die längste Zeit diesem Plan Widerstand entgegengesetzt, da sie sich von einer solchen unausgebildeten Freiwilligen-Formation nicht viel versprach, schließlich aber konnte sie sich den von der Regierung ins Treffen geführten politischen Gründen für eine solche Maßnahme nicht verschließen, und so wurde das Dodekaneser Regiment vor etwa einem Monat aufgestellt und die Ausbildung der zahlreichen Freiwilligen begonnen. Am 12.1. hat die feierliche Übergabe einer neuen Fahne an das Regiment, das unter Kommando des aktiven Oberstleutnants Nikolaou steht, stattgefunden. Vorläufig bleibt das Regiment hier in Athen behufs seiner weiteren Ausbildung.

Vfg.I. Z.d.A.VI E 12(353). *W*

f.d.R.:

Bu

11. 2. 41.

16,35  
Rohmaterial.

Centered

4. März 1941.

(28) General Bastico Gouverneur der Inseln im Ägäischen Meer.

r ROM, 4. März. - Das italienische Amtsblatt veröffentlicht das königliche Dekret, das den Armeegeneral Bastico zum Gouverneur

mit allen zivilen und militärischen Vollmachten der italienischen Inseln im Ägäischen Meer ernannt. Bastico tritt an die

Stelle des Grafen de Vecchi di Val Cismon. Das Dekret hat Wirksamkeit von 10. Dez. 1940 an. Ein anderes Dekret beruft

de Vecchi ins Außenministerium.  
K. 17,25.

Bfg.

1. KK erg. ent. Anw.

2. V. d. A. VIC 12/353

3. ....

4. ....

**Zeitung:** ..... **Ort:** .....

**Nr.:** .....

**Dat.:** .....

				<i>Datum:</i>		<i>Zeichen:</i>	
<i>Abt.</i>						<i>Z. d. A.</i>	
<i>an</i>							
<i>ab</i>							
<i>gez.</i>							

**Bemerkungen:** .....

Centered

Seit jenen ersten nun schon so fernen Berührungen hat das „Mare Nostrum“ in der ständigen Beziehungen zwischen Europa und Afrika das flüssige Bindemittel, die wirksame Ursache einer immer engeren Verbindung dargestellt. Seine Bedeutung wuchs noch mehr, als gegen Ende des vorigen und zu Anfang des jetzigen Jahrhunderts der Gedanke eines politisch-wirtschaftlichen Eurafrikas auftauchte, als man schließlich das innere Bedürfnis, die beiden Wirtschaften zu ergänzen, begriff und einen einzigen Block schuf, den man in Zukunft der immer mehr wachsenden Überschneidung durch zwei andere neuzeitliche, nach Ausdehnung strebenden Strömen, der amerikanischen und dem mongoloide, entgegensetzen könnte. Die Möglichkeit des Eindringens in diesen Kontinent ist für die mongoloide Gruppe recht leicht. Sie kann sich der Insel Madagaskar als Brücke bedienen. Sie kann für eine Invasion in den schwarzen Erdteil auf die sicheren Stützpunkte Capo San Rocco und Branco zählen, die sich als Keil gegen Afrika vorstrecken und an denen die Strömungen der Iberoamerikas und Nordamerikas zusammenlaufen können. Von dieser geschobenen Spitze kann der Golf von Guinea erreicht und auf diese Weise normale europäische Verkehr unterbrochen werden, der durch die Meerenge Gibraltar seinen Weg entlang der Wüstenzone nehmen muß, um eben denselben zu erreichen. Es ergibt sich daher das brennende Problem, schnell zu einer solchen Vereinigung zu kommen, die es ermöglicht, die im Übermaß vorhandenen reichen Erzeugnisse der Industrie und der modernen Technik nach Europa und der Verbindung zwischen den beiden Kontinenten durchgreifend zu lösen. Der Gedanke eines Eurafrika mit dem Projekt großer kontinentaler afrikanischer Verbindung sei es transsaharischer oder transafrikanischer, verbunden sein. Der erste Gedanke eines solchen imponierenden Vorhabens tauchte in Frankreich um 1860 auf und wurde zehn Jahre später von dem französischen Ingenieur Dupuy formuliert. Die Idee rief sofort zahlreiche Polemiken hervor und führte einm (Fortsetzung siehe Karte)

...eine natürliche Annäherung zwischen Ägypten und dem südlichen Afrika durch den Bau einer großen Nord-Süd-Eisenbahn, von Kairo nach Kapstadt erstreckte. Wenn auch dieses Projekt nicht völlig verwirklicht wurde, so ist es doch im Norden und Süden in Angriff genommen worden. Von Alexandria in Ägypten geht die Eisenbahn nach Kairo, folgt ungefähr dem Nil und erreicht Assuan beim ersten Katarakt. Nach kurzer Unterbrechung beginnt die Eisenbahn bei Wadi Halfi beim zweiten Katarakt und erreicht von dort Karthum und Sennar. Die Verlängerung nach dem Ober- und Mittelsudan wurde quer durch die unwegsamen Regionen der großen Seen und der großen Berge bis nach Broken Hill in Nordrhodesien fertiggestellt, wo sich die Strecke teilt: die eine führt auf belgisches Gebiet nach Francqui und die andere verläuft auf einer rein englischen Trasse von 3000 Meilen nach Livingstone und von dort nach Buluwayo, Johannesburg und Kapstadt. Die durchgehende Strecke eine Durchquerung von Deutsch-Ostafrika notwendig wäre, die jedoch von den Engländern in Tanganjika aus Rivalitätsgründen zu verhindern wurde. Letzten Endes würde für die vollständige Verwirklichung des Planes einer Transafrikana der Bau des zentralen Teils notwendig sein, quer durch das Gebiet der großen Seen zu dem mittleren und oberen Sudan, also durch ein Gebiet, das infolge der Regenfälle während vieler Monate unpassierbar bleibt und damit der am schwierigsten auszuführende Teil ist. Außer diesen Nord-Süd-Transafrika-Bahnen im eigentlichen Sinne bestehen noch Gedanken zum Bau von Ost-West-Linien, Gedanken, die heute im ganzen verwendet werden, weil die Rohstoffe nach Europa einen langen und kostspieligen Weg zur (Fortsetzung siehe Karte)

~~353~~

353

6  
(7-11)



### Probleme der Transafrikabahn

„Impero Italiano“ (Mailand), Nr. 1, Januar 1941 (Arturo Giarola): Durch die Verwirklichung eines Eurafrika, die politisch-wirtschaftliche Synthese zweier Kontinente, von denen der eine ein ausgesprochener Produzent, der andere ein Konsument ist, drängt sich notwendigerweise der Gedanke eines großen transkontinentalen Weges auf, der Afrika von einem Ende zum anderen durchquert und hierdurch die Möglichkeit bietet, die verschiedenartigen Reichtümer, über die es in überreichem Maße verfügt, nach Europa zu leiten.

Wenn diese Idee auf der einen Seite ein sehr moderner Plan ist, der durch die unleugbaren Vorteile der Ausbeutung einer noch jungfräulichen Erde, die in ihrem Innern unbegrenzte Mineralschätze sowie nicht weniger reiche land- und viehwirtschaftliche Möglichkeiten bietet, seine Erklärung findet, so ist doch andererseits die wirtschaftliche Annäherung der beiden Kontinente unleugbar schon seit Jahrhunderten im Gange.

Schon im Altertum verwirklichte das römische Imperium in den ersten Ansätzen tatsächlich diese Synthese. Es brachte das ganze bis dahin bekannte Afrika und genauer genommen die nordafrikanische Zone der atlantischen Küste mit dem Roten Meer durch vorgelagerte Durchdringungspunkte im Innern nach den Bergen von Tibesti und nach den Sümpfen des Oberen Nil hin mit dem römischen Europa in Kontakt. Damals wie heute war der geographisch-wirtschaftliche Faktor der Verbindung zwischen den beiden Kontinenten das Mittelmeer, ein Element der Verschmelzung zweier Erdmassen, von der die eine als nördliche, die andere als südliche einer einzigen großen Einheit zu betrachten ist.

anischen Nord-Süd-Bahn hat demgegenüber rein englisch in Frankreich studiert, blieb aber gleichfalls Pruskar ausgehen, quer durch Nordrhodesien und Belsee erreichen und nach Überwindung der Sahara

en daran, eine natürliche Annäherung zwischen Ägypton durch den Bau einer großen Nord-Süd-Eisenbahn, rzen Erdteils, herzustellen, die sich ohne Unterbreckecke. Wenn auch dieses Projekt nicht völlig verwirkden und Süden in Angriff genommen worden. Von isenbahn nach Kairo, folgt ungefähr dem Nil und err. Nach kurzer Unterbrechung beginnt die Eisenbaharakt und erreicht von dort Karthum und Sennar. r- und Mittelsudan wurde quer durch die unwegsl der großen Berge bis nach Broken Hill in Nordrhodecke teilt: die eine führt auf belgisches Gebiet nacherläuft auf einer rein englischen Trasse von 3000rt nach Buluwayo, Johannesburg und Kapstadt. Die wurde dadurch veranlaßt, daß zur VerwirklichungDurchquerung von Deutsch-Ostafrika notwendig gewngländern in Tanganjika aus Rivalitätsgründen zules würde für die vollständige Verwirklichung desikana der Bau des zentralen Teils notwendig sein. großen Seen zu dem mittleren und oberen Sudan folge der Regenfälle während vieler Monate unpassiewierigsten auszuführende Teil ist.

afrika-Bahnen im eigentlichen Sinne bestehen nochest-Linien, Gedanken, die heute im ganzen verwoch Europa einen langen und kostspieligen Weg zur  
(Fortsetzung siehe Karte)

Centered

~~581~~

353

6  
(7-11)



### Probleme der Transafrikabahn

„Impero Italiano“ (Mailand), Nr. 1, Januar 1941 (Arturo Giarola): Durch die Verwirklichung eines Eurafrika, die politisch-wirtschaftliche Synthese zweier Kontinente, von denen der eine ein ausgesprochener Produzent, der andere ein Konsument ist, drängt sich notwendigerweise der Gedanke eines großen transkontinentalen Weges auf, der Afrika von einem Ende zum anderen durchquert und hierdurch die Möglichkeit bietet, die verschiedenartigen Reichtümer, über die es in überreichem Maße verfügt, nach Europa zu leiten.

Wenn diese Idee auf der einen Seite ein sehr moderner Plan ist, der durch die unleugbaren Vorteile der Ausbeutung einer noch jungfräulichen Erde, die in ihrem Innern unbegrenzte Mineralschätze sowie nicht weniger reiche land- und viehwirtschaftliche Möglichkeiten bietet, seine Erklärung findet, so ist doch andererseits die wirtschaftliche Annäherung der beiden Kontinente unleugbar schon seit Jahrhunderten im Gange.

Schon im Altertum verwirklichte das römische Imperium in den ersten Ansätzen tatsächlich diese Synthese. Es brachte das ganze bis dahin bekannte Afrika und genauer genommen die nordafrikanische Zone der atlantischen Küste mit dem Roten Meer durch vorgelagerte Durchdringungspunkte im Innern nach den Bergen von Tibesti und nach den Sümpfen des Oberen Nil hin mit dem römischen Europa in Kontakt. Damals wie heute war der geographisch-wirtschaftliche Faktor der Verbindung zwischen den beiden Kontinenten das Mittelmeer, ein Element der Verschmelzung zweier Erdmassen, von der die eine als nördliche, die andere als südliche einer einzigen großen Einheit zu betrachten ist.

Welt-Kartei der Wirtschaftspresse

Lfg. 139

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Institut E. V.

C 1 \* n 30

### Probleme der Transafrikabahn

2

Bildung einer „Commission du Transsaharien“, sodann zu der „Union française pour la réalisation des chemins de fer transsahariens“ und schließlich 1928 zum „Office des études du Transsaharien“.

Man entwarf drei Trassen, eine westliche, eine mittlere und eine östliche, mit der Tendenz, Französisch-Nordafrika (Tunis, Algerien, Marokko) mit Westafrika zu verbinden. Die spätere Richtung war jedoch, sich nach dem Tschadsee zu wenden und so die Transsahariana in eine westliche Transafricana zu verwandeln und sie dann quer durch Französisch-Äquatorialafrika nach dem Belgischen Kongo u. der Südafrikanischen Union zu verlängern. Die westliche Trasse sollte eine Küstenlinie sein. Von Oran und Tanger wandte man sich, der Eisenbahn von Marrakesch folgend, quer durch die Sahara nach Kayes und mittels der Senegal-Eisenbahn nach Dakar.

Die mittlere Trasse dagegen sollte in Fortsetzung der Eisenbahnlinie Bona—Constantine—Tugurt nach Gao und Niamey führen und von dort in fast östlicher Richtung Sind und den Tschadsee erreichen. Eine Variante dieser Trasse ging von Oran am Mittelmeer aus, folgte ursprünglich der Eisenbahn nach Colomb Béchar und führte nach Gao und dem Tschadsee. Eine andere Variante sollte zwischen Intassit und Gao abzweigen und über Segu entlang der schon gebauten Strecke Dakar erreichen. Die östliche Trasse schließlich war die tunesische, sie verband Tunis direkt mit dem Tschadsee.

Von diesem gigantischen Projektkomplex wurden jedoch nur die nördlichen Strecken Biserta—Tunis—Gabes, Bone—Constantine—Tugurt, Oran—Colomb Béchar und die südliche Strecke Dakar—Kayes—Segu sowie die Dahomey-Eisenbahn von Cotonou, und die Bahnen Conaky—Carusso und Dakar—Kulikoro gebaut.

Zusammenfassend kann man heute sagen, daß alles im Stadium des bloßen Projektes blieb und daß man die Eisenbahn nur bis zur Sahara führte und dort mit den Arbeiten am Anfang der Wüste stecken blieb.

Welt-Kartei der Wirtschaftspresse

Lfg. 139

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Institut E. V.

C 1 \* n 30

~~581~~  
353

6

(7-11)





### Probleme der Transafrikabahn

„Impero Italiano“ (Mailand), Nr. 1, Januar 1941 (Arturo Giarola): Durch die Verwirklichung eines Eurafrika, die politisch-wirtschaftliche Synthese zweier Kontinente, von denen der eine ein ausgesprochener Produzent, der andere ein Konsument ist, drängt sich notwendigerweise der Gedanke eines großen transkontinentalen Weges auf, der Afrika von einem Ende zum anderen durchquert und hierdurch die Möglichkeit bietet, die verschiedenartigen Reichtümer, über die es in überreichem Maße verfügt, nach Europa zu leiten.

Wenn diese Idee auf der einen Seite ein sehr moderner Plan ist, der durch die unleugbaren Vorteile der Ausbeutung einer noch jungfräulichen Erde, die in ihrem Innern unbegrenzte Mineralschätze sowie nicht weniger reiche land- und viehwirtschaftliche Möglichkeiten bietet, seine Erklärung findet, so ist doch andererseits die wirtschaftliche Annäherung der beiden Kontinente unleugbar schon seit Jahrhunderten im Gange.

Schon im Altertum verwirklichte das römische Imperium in den ersten Ansätzen tatsächlich diese Synthese. Es brachte das ganze bis dahin bekannte Afrika und genauer genommen die nordafrikanische Zone der atlantischen Küste mit dem Roten Meer durch vorgelagerte Durchdringungspunkte im Innern nach den Bergen von Tibesti und nach den Sümpfen des Oberen Nil hin mit dem römischen Europa in Kontakt. Damals wie heute war der geographisch-wirtschaftliche Faktor der Verbindung zwischen den beiden Kontinenten das Mittelmeer, ein Element der Verschmelzung zweier Erdmassen, von der die eine als nördliche, die andere als südliche einer einzigen großen Einheit zu betrachten ist.

Welt-Kartei der Wirtschaftspresse

Lfg. 139

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Institut E. V.

C 1 \* n 30

### Probleme der Transafrikabahn

2

Bildung einer „Commission du Transsaharien“, sodann zu der „Union française pour la réalisation des chemins de fer transsahariens“ und schließlich 1928 zum „Office des études du Transsaharien“.

Man entwarf drei Trassen, eine westliche, eine mittlere und eine östliche, mit der Tendenz, Französisch-Nordafrika (Tunis, Algerien, Marokko) mit Westafrika zu verbinden. Die spätere Richtung war jedoch, sich nach dem Tschadsee zu wenden und so die Transsahariana in eine westliche Transafricana zu verwandeln und sie dann quer durch Französisch-Äquatorialafrika nach dem Belgischen Kongo u. der Südafrikanischen Union zu verlängern. Die westliche Trasse sollte eine Küstenlinie sein. Von Oran und Tanger wandte man sich, der Eisenbahn von Marrakesch folgend, quer durch die Sahara nach Kayes und mittels der Senegal-Eisenbahn nach Dakar.

Die mittlere Trasse dagegen sollte in Fortsetzung der Eisenbahnlinie Bona—Constantine—Tugurt nach Gao und Niamey führen und von dort in fast östlicher Richtung Sind und den Tschadsee erreichen. Eine Variante dieser Trasse ging von Oran am Mittelmeer aus, folgte ursprünglich der Eisenbahn nach Colomb Béchar und führte nach Gao und dem Tschadsee. Eine andere Variante sollte zwischen Intassit und Gao abzweigen und über Segou entlang der schon gebauten Strecke Dakar erreichen. Die östliche Trasse schließlich war die tunesische, sie verband Tunis direkt mit dem Tschadsee.

Von diesem gigantischen Projektkomplex wurden jedoch nur die nördlichen Strecken Biserta—Tunis—Gabes, Bone—Constantine—Tugurt, Oran—Colomb Béchar und die südliche Strecke Dakar—Kayes—Segu sowie die Dahomey-Eisenbahn von Cotonou, und die Bahnen Conaky—Carusso und Dakar—Kulikoro gebaut.

Zusammenfassend kann man heute sagen, daß alles im Stadium des bloßen Projektes blieb und daß man die Eisenbahn nur bis zur Sahara führte und dort mit den Arbeiten am Anfang der Wüste stecken blieb.

Welt-Kartei der Wirtschaftspresse

Lfg. 139

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Institut E. V.

C 1 \* n 30

### Probleme der Transafrikabahn

3

legen müßten. Die Pläne könnten höchstens so aufgefaßt werden, den Handel von der Westküste nach Amerika und denjenigen von der Ostküste nach Asien zu lenken. Die Deutschen wollten ein Ost-West-Verkehrsrückgrat unter Hinzuziehung des Kongo schaffen von Daressalam am Indischen Ozean bis nach Matadi am Atlantik.

Der Bau einer transafrikanischen italienischen Bahn, die von Tripolis quer durch die Sahara Port Franqui erreicht und damit an die bestehende Strecke nach Kapstadt anschließt, ist eine innere Notwendigkeit. Die östliche englische und die westliche französische Transafrikabahn wird damit zusammengefaßt, und es entsteht eine wirkliche eurafrikanische Transafricana. Sie würde in der Tat annähernd mit der Nord-Südachse Europa-Afrika zusammenfallen und könnte die unendlichen afrikanischen Reichtümer quer durch das Mittelmeer und Italien direkt nach dem Zentrum Europa bringen.

Der Bau dieser Bahn würde keine größeren Schwierigkeiten bieten als der Bau irgend-einer anderen Trasse quer durch die Sahara.

Jenseits des fruchtbaren Küstenstreifens dehnt sich die Wüste und erhebt sich das nicht zu unterschätzende Hindernis des Hochlands von Tibesti und Tummo. Die fast zentrale Lage des Hafens von Tripolis am Mittelmeer würde aber eine Ausstrahlung des Handels und Verkehrs nach allen Richtungen gestatten. Durch den Bau der italienischen Transafricana würden nicht, wie bei den französischen Projekten, nur die westeuropäischen, sondern auch die aller Kolonien und Kolonialprodukte be-raubten mittel- und osteuropäischen Staaten Vorteile haben und die Bahn nicht nur für einen einzelnen Staat oder eine Gruppe von Staaten, sondern für ganz Europa von allgemeinem Nutzen sein.

Welt-Kartei der Wirtschaftspresse

Lfg. 139

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Institut E. V.

Seit jenen ersten nun schon so fernen Berührungen hat das „Mare Nostrum“ in den ständigen Beziehungen zwischen Europa und Afrika das flüssige Bindemittel, die wirksame Ursache einer immer engeren Verbindung dargestellt. Seine Bedeutung wuchs noch mehr, als gegen Ende des vorigen und zu Anfang des jetzigen Jahrhunderts der Gedanke eines politisch-wirtschaftlichen Eurafrikas auftauchte, als schließlich das innere Bedürfnis, die beiden Wirtschaften zu ergänzen, begriff und einen einzigen Block schuf, den man in Zukunft der immer mehr wachsenden Überschwerung durch zwei andere neuzeitliche, nach Ausdehnung strebenden Strömen, den amerikanischen und dem mongoloide, entgegensetzen könnte. Die Möglichkeit des Eindringens in diesen Kontinent ist für die mongoloide Gruppe recht leicht. Sie kann sich der Insel Madagaskar als Brücke bedienen.

Aber noch viel drohender ist die amerikanische Gefahr. Sie kann für eine Invasion in den schwarzen Erdteil auf die sicheren Stützpunkte Capo San Rocco und Capo Branco zählen, die sich als Keil gegen Afrika vorstrecken und an denen die Strömungskräfte Iberoamerikas und Nordamerikas zusammenlaufen können. Von dieser geschobenen Spitze kann der Golf von Guinea erreicht und auf diese Weise der normale europäische Verkehr unterbrochen werden, der durch die Meerenge von Gibraltar seinen Weg entlang der Wüstenzone nehmen muß, um eben denselben zu erreichen. Es ergibt sich daher das brennende Problem, schnell zu einer solchen Vereinigung zu kommen, die es ermöglicht, die im Übermaß vorhandenen reichen und weidewirtschaftlichen Rohstoffe und Mineralien Afrikas nach Europa und die Erzeugnisse der Industrie und der modernen Technik nach Afrika zu bringen. Aber wie soll man dies durchführen, wenn man nicht das äußerst wichtige Problem der Verbindung zwischen den beiden Kontinenten durchgreifend löst? Darum muß der Gedanke eines Eurafrika mit dem Projekt großer kontinentaler afrikanischer Vernetzung sei es transsaharischer oder transafrikanischer, verbunden sein.

Der erste Gedanke eines solchen imponierenden Vorhabens tauchte in Frankreich um 1860 auf und wurde zehn Jahre später von dem französischen Ingenieur Dupuy formuliert. Die Idee rief sofort zahlreiche Polemiken hervor und führte einmals (Fortsetzung siehe K...

...den Rückgrats des schwarzen Erdteils, herzustellen, die sich ohne Unterbrechung von Kairo nach Kapstadt erstreckte. Wenn auch dieses Projekt nicht völlig verwirklicht wurde, so ist es doch im Norden und Süden in Angriff genommen worden. Von Assuan in Ägypten geht die Eisenbahn nach Kairo, folgt ungefähr dem Nil und erreicht den ersten Katarakt. Nach kurzer Unterbrechung beginnt die Eisenbahn bei Wadi Halfi beim zweiten Katarakt und erreicht von dort Karthum und Sennar. Die Verlängerung nach dem Ober- und Mittelsudan wurde quer durch die unwegsamen Regionen der großen Seen und der großen Berge bis nach Broken Hill in Nordrhodland fertiggestellt, wo sich die Strecke teilt: die eine führt auf belgisches Gebiet nach Francqui und die andere verläuft auf einer rein englischen Trasse von 3000 Metern nach Livingstone und von dort nach Buluwayo, Johannesburg und Kapstadt. Die durchgehende Strecke eine Durchquerung von Deutsch-Ostafrika notwendig geworden wäre, die jedoch von den Engländern in Tanganjika aus Rivalitätsgründen zu gewiesen wurde. Letzten Endes würde für die vollständige Verwirklichung des Planes einer Transafrikana der Bau des zentralen Teils notwendig sein, also durch das Gebiet der großen Seen zu dem mittleren und oberen Sudan bleibt und damit der am schwierigsten auszuführende während vieler Monate unpassierbare Außer diesen Nord-Süd-Transafrika-Bahnen im eigentlichen Sinne bestehen noch den zum Bau von Ost-West-Linien, Gedanken, die heute im ganzen verwendet werden, weil die Rohstoffe nach Europa einen langen und kostspieligen Weg zurück (Fortsetzung siehe Karte)



### Probleme der Transafrikabahn

„Impero Italiano“ (Mailand), Nr. 1, Januar 1941 (A  
 lichtung eines Eurafrika, die politisch-wirtschaftlich  
 denen der eine ein ausgesprochener Produzent, de  
 sich notwendigerweise der Gedanke eines großen  
 Afrika von einem Ende zum anderen durchquert u  
 die verschiedenartigen Reichtümer, über die es i  
 Europa zu leiten.

Wenn diese Idee auf der einen Seite ein sehr m  
 leugbaren Vorteile der Ausbeutung einer noch  
 Innern unbegrenzte Mineralschätze sowie nicht v  
 schaftliche Möglichkeiten bietet, seine Erklärung  
 wirtschaftliche Annäherung der beiden Kontinente  
 im Gange.

Schon im Altertum verwirklichte das römische Im  
 sächlich diese Synthese. Es brachte das ganze bis  
 genommen die nordafrikanische Zone der atlantisch  
 vorgelagerte Durchdringungspunkte im Innern nac  
 den Sümpfen des Oberen Nil hin mit dem römisch  
 heute war der geographisch-wirtschaftliche Faktor  
 Kontinenten das Mittelmeer, ein Element der Ve  
 der die eine als nördliche, die andere als südlich  
 betrachten ist.

Der Gedanke einer transafrikanischen Nord-Süd-Bahn hat demgegenüber rein engl  
 Gepräge. Er wurde zwar auch in Frankreich studiert, blieb aber gleichfalls Pr  
 Die Bahn sollte von Madagaskar ausgehen, quer durch Nordrhodesien und Belg  
 Kongo führen, den Tschadsee erreichen und nach Überwindung der Sahara  
 Tanger gehen.

Die Engländer dagegen dachten daran, eine natürliche Annäherung zwischen Ägy  
 und der Südafrikanischen Union durch den Bau einer großen Nord-Süd-Eisenbahn,  
 wahren Rückgrats des schwarzen Erdteils, herzustellen, die sich ohne Unterbrec  
 von Kairo nach Kapstadt erstreckte. Wenn auch dieses Projekt nicht völlig verwirk  
 wurde, so ist es doch im Norden und Süden in Angriff genommen worden. Von  
 andria in Ägypten geht die Eisenbahn nach Kairo, folgt ungefähr dem Nil und err  
 Assuan beim ersten Katarakt. Nach kurzer Unterbrechung beginnt die Eisenbah  
 Wadi Halfi beim zweiten Katarakt und erreicht von dort Karthum und Sennar.  
 Verlängerung nach dem Ober- und Mittelsudan wurde quer durch die unwegs  
 Regionen der großen Seen und der großen Berge bis nach Broken Hill in Nordrhod  
 fertiggestellt, wo sich die Strecke teilt: die eine führt auf belgisches Gebiet nach  
 Francqui und die andere verläuft auf einer rein englischen Trasse von 3000  
 nach Livingstone und von dort nach Buluwayo, Johannesburg und Kapstadt. Die  
 zweigung nach dem Kongo wurde dadurch veranlaßt, daß zur Verwirklichung  
 durchgehenden Strecke eine Durchquerung von Deutsch-Ostafrika notwendig gew  
 wäre, die jedoch von den Engländern in Tanganjika aus Rivalitätsgründen zu  
 gewiesen wurde. Letzten Endes würde für die vollständige Verwirklichung des  
 lischen Planes einer Transafrikana der Bau des zentralen Teils notwendig sein,  
 quer durch das Gebiet der großen Seen zu dem mittleren und oberen Sudan f  
 also durch ein Gebiet, das infolge der Regenfälle während vieler Monate unpassie  
 bleibt und damit der am schwierigsten auszuführende Teil ist.

Außer diesen Nord-Süd-Transafrika-Bahnen im eigentlichen Sinne bestehen noch  
 denzen zum Bau von Ost-West-Linien, Gedanken, die heute im ganzen verwo  
 werden, weil die Rohstoffe nach Europa einen langen und kostspieligen Weg zur  
 (Fortsetzung siehe Karte)

353

# Bewährung des Dodekanes

Von unserem Berichterstatter  
**Leo Böhmer**

Rom, 16. 5.

Mit der Besetzung der griechischen Inseln im Ägäischen Meer hörte der Dodekanes auf, eine militärisch beschränkte Rolle zu spielen. Dennoch muß man heute abschließend feststellen, daß Italiens Besitzungen im Ägäischen Meer alle Erwartungen übertroffen haben. Es gelang den Engländern weder sie zu besetzen noch die dort errichteten italienischen Luftstützpunkte zu zerstören oder auch nur für kurze Zeit lahmzulegen.

Es ist sehr bezeichnend, daß weder die britische Mittelmeerflotte noch die auf Zypern stationierten Maschinen der Royal Air Force einen entscheidenden Angriff auf die Inselgruppe versuchten. Dabei hatte man in London bei Italiens Kriegseintritt auf die luftstrategische Bedeutung des der anatolischen Küste vorgelagerten Archipels wiederholt hingewiesen. Offenbar wollte man sich nicht verzetteln. Im übrigen aber hoffte man, Italiens ägäische Inseln würden infolge Mangels an Nachschubmöglichkeiten von selbst als ernst zu nehmende Flugbasen ausfallen. Man täuschte sich. Die Dodekanes-Inseln bewiesen ihre Autarkiefestigkeit, und ihre Luftstützpunkte blieben, wenn auch in geringerem Ausmaße, immer aktiv. Der Militärgouverneur und Oberbefehlshaber im Dodekanes, General und Quadrumvir Cesare Maria de Vecchi, hielt mit Konteradmiral Biacheri und General Cappa nicht nur allen feindlichen Angriffsversuchen stand, er ergriff vielmehr von sich aus wiederholt die Initiative und schaltete sich in den Kampf im östlichen Mittelmeer und in Afrika wirksam ein. Der Dodekanes leistete einen Beitrag, der bisher angesichts der großen Kriegsergebnisse ein wenig unbeachtet geblieben ist.

Der Dodekanes verteidigte sich glänzend und zeigte sich seiner Geschichte würdig. Sie sei mit wenigen Sätzen angedeutet: Im Jahre 1248 landeten die ersten Genueser auf Rhodos, der Hauptinsel des Archipels. Nach dem Italienisch-Türkischen Krieg wurde es von General Umeglio im Mai 1912 besetzt. Der Balkan- und Weltkrieg verhinderten anfangs eine verheißungsvolle Entwicklung. Erst 1924 trat im Lausanner Vertrag die Türkei endgültig die Insel Rhodos und 12 weitere Inseln und Eilande an Italien ab. Rhodos' landschaftliche Schönheit und sein Gebirgsklima sind weltberühmt. Sogleich erkannte man die strategische Bedeutung des Dodekanes, der eine Gesamtbevölkerung von etwa 140 000 Bewohnern aufweist. Man spricht italienisch, türkisch, griechisch und einen mittelalterlichen kastilischen Dialekt. Die mohammedanische Bevölkerung hat ihre eigene Gerichtsbarkeit. Bedeutend ist der Reichtum an archäologischen Spuren sowie an hellenistischen und römischen Kunstschätzen. Hier wachsen Malvasier, Muskat und andere Edelgewächse. Neben Oliven und Aprikosenkulturen gibt es zahlreiche Ziegeleien, Zigarettenmanufakturen, Konservenfabriken und landwirtschaftliche Großbetriebe aller Art. Die Italiener erbauten für den Fremdenverkehr hochmoderne Hotels. Wie in Libyen schufen sie auch hier in der herrlichen Inselwelt des Ägäischen Meeres Musterplätze der Ruhe und des Friedens. Autobuslinien verbinden die einzelnen Ortschaften und Schiffslinien die verschiedenen Inseln.

Aber auch die Militärs waren nicht untätig: als England, entgegen den vereinbarten Verträgen, Zypern und die ägyptische Küste zu einem strategischen System ersten Ranges ausbaute, wurden auch auf dem Dodekanes Flughäfen und kleinere Seestützpunkte angelegt. Der Krieg zeigte, daß man richtig gesehen und gehandelt hatte. Die seestrategische Entwicklung im östlichen Mittelmeer und zumal im Ägäischen Meer ließ zwar den Dodekanes eine Zeitlang unberührt; als aber Anfang September vorigen Jahres britische Seestreitkräfte im Ägäischen Meer auftauchten, beteiligten sich an dem prompt erfolgenden italienischen Luftangriff

318.

1. Z. A. A. 12 353  
2. ....  
3. ....  
4. ....

Betr.: A u s l a n d s r e i s e n

( Es wird gebeten, deutlich zu schreiben )

1.) Vor - und Zuname: \_\_\_\_\_

2.) Geburtsort und Datum: \_\_\_\_\_

verheiratet ? \_\_\_\_\_

3.) Staatsangehörigkeit: \_\_\_\_\_

4.) Religion: \_\_\_\_\_

5.) Genauere Angaben zum Zweck der Reise: \_\_\_\_\_  
Der Zweck der Reise ist die Besichtigung der Grotte von Grottoes und die Besichtigung der Grotte von Grottoes. Es ist nicht möglich, die Besichtigung der Grotte von Grottoes zu besuchen, da die Grotte von Grottoes durch die Grotte von Grottoes geschützt ist. Die Besichtigung der Grotte von Grottoes ist nur durch die Grotte von Grottoes möglich.

6.) Genauere ANSCHRIFT: \_\_\_\_\_  
Fernsprech-Nr. \_\_\_\_\_

7.) Arbeitsstelle: \_\_\_\_\_  
Fernsprech-Nr. \_\_\_\_\_

8.) Zweck der Reise: \_\_\_\_\_  
Genauere Angabe: \_\_\_\_\_

9.) Welches Land wird: \_\_\_\_\_  
(Reiseroute) \_\_\_\_\_

10.) Reisezeit: \_\_\_\_\_

11.) Genauere Reiseziel: \_\_\_\_\_

12.) Wehrdienst-Verhä: \_\_\_\_\_

und wirksam einige Dohertans-Gatteln. Als italie-  
nische Langstreckendobner jenen aufsehenerregenden  
Stug bis zum Grottoes Golf unternehmen und die  
britischen Dohert auf der Bahrein-Insel bombard-  
ierten, konnte eine Dohertans-Insel als willkommener  
Grottoenlandplatz dienen. Vergleicht man die briti-  
schen Luftstationen, die von Grottoen aus unternommen  
wurden, mit den Luftunternehmungen der Dohertans-  
Grotto, so muß eine erstaunliche Grottoenart der Dohert-  
Grottoen britischen Inseln und eine ansehnliche  
Grottoenart der Grottoes-Grottoen festgestellt werden. Zur  
in einziges Mal versuchten die Engländer mit ihren  
Grottoenart ein Landungsunternehmen. Das Ziel war  
die ganz nahe an der tütischen Küste gelegene Insel  
Grottoen, die über eine kleine Militärgarnison ver-  
fügte. Mehrere aus Grottoen gebildete und gewiß um Ein-  
druck auf Grottoen zu machen, mußten sich die Briten zu  
diesem Grottoenart entschließen haben. Die englische  
"Grottoenart" dauerte jedoch kaum 24 Stunden. Grottoen-  
nische Grottoenart landeten und entsetzten die Grottoen-  
genommene Grottoenart, die sich tapfer geschlagen hatte;  
erst unlangst wurden ihr Feldwandel und einige Mann-  
schaften ausgesendet. Nach diesem Grottoenart er-  
schien der Dohertans nur noch gelegentlich im italie-  
nischen Grottoenartbereich. Die Militärgrottoenart waren  
inakt, die von der Londoner Grottoenart als unhaft-  
bar bezeichnete Grottoenart blieb weiterhin gut,  
und hier und da lief ein von erfolgreichen Grottoenart  
zurückkehrendes italienisches U-Boot in einen Dohert-  
tans-Grottoen ein.

ITALIENAnsprüche auf Dalmatien

Quadrivio v. 20.4.41 (italienisch)  
"Italienisch-Dalmatien" von Cicardo Miceli

312

Dalmatien ist italienisch aus geographischen, ethnographischen und geschichtlichen Gründen; seine Bevölkerung, seine Kultur, die Kunst sind so stark an Italien gebunden, dass es nicht möglich ist, es von der italienischen Halbinsel zu trennen, ohne geradezu einen Teil unserer selbst zu verleugnen. Dalmatien ist "das zweite Italien". Für uns Italiener bedeutet das eine Wahrheit von gestern und eine Wirklichkeit von heute, vor allen Dingen aber den Abschluss unserer Wiedergeburt, die Garantie unserer zukünftigen Sicherheit.

Z. d. A. Miceli

14

Polizeipräsidium  
Paßstelle

Berlin C.2, den \_\_\_\_\_ 19\_\_  
Burgstr. 29/30  
Tel.-Nr. 41-6171

Betr.: A u s l a n d s r e i s e n

=====  
( Es wird gebeten, deutlich zu schreiben )

- 1.) Vor - und Zuname: \_\_\_\_\_
- 2.) Geburtsort und Datum: \_\_\_\_\_  
verheiratet ? \_\_\_\_\_
- 3.) Staatsangehörigkeit: \_\_\_\_\_
- 4.) Religion: \_\_\_\_\_
- 5.) Stand (Beruf): \_\_\_\_\_
- 6.) Genaue Anschrift: \_\_\_\_\_  
Fernsprech-Nr. \_\_\_\_\_
- 7.) Arbeitsstelle: \_\_\_\_\_  
Fernsprech-Nr. \_\_\_\_\_
- 8.) Zweck der Reise: \_\_\_\_\_  
Genaueste Angaben
- 9.) Welches Land wird bereist ? \_\_\_\_\_  
(Reiseroute)
- 10.) Reisezeit: \_\_\_\_\_
- 11.) Genaue Reiseziel-Anschrift: \_\_\_\_\_
- 12.) Wehrdienst-Verhältnis: \_\_\_\_\_

jr.

15

Centered

*392*  
*KK. ... 1.1.1. ...*  
**Eigentum des Deutschen Nachrichtenbüros (DNB)**

**Rohmaterial – Nur zur streng persönlichen Kenntnisnahme des Empfängers**

Unzensiertes Material

(Ohne redaktionelle Verantwortung)

Nicht zur Veröffentlichung

*353*

Nr. 218: Eigendienst

6.8.41

Blatt -16-

R o m, 5. August (dnb-Vertr.) Anstelle von General Bastico ist  
Admiral Inigo Campioni zum Gouverneur der italienischen Inseln im  
Ägätschen Meer ernannt worden. Quelle: Stefani



VI B 5 e  
Bra

Berlin, den 29. Okt. 1941

V e r m e r k .

Betr.: Italien- Graf De Vecchi.

Auszug aus einem vertraulichen Bericht Likus aus dem Auswärtigen Amt von VI A 4 c zugestellt.

"Der Grund der vor einigen Monaten erfolgten Abberufung des Gouverneurs der ägäischen Inseln, des Quadromvirn Graf De Vecchi soll ein Konflikt mit dem Marinekommando der Inseln sein. Es wird berichtet, daß seine Befehle den Tod von 54 Matrosen zur Folge hatten. Er hatte Befehl gegeben, mit Munition zu sparen und die Flak erst dann schießen zu lassen, wenn die ersten 10 Bomben <sup>Centered</sup> gefallen seien. So geschah es, daß bei einem Angriff eine Kaserne mit vier Reihenbomben getroffen wurde, während die italienische Flak schwieg.

Die Mitteilung stammt von einem auf Rhodos stehenden Offizier der sich auf Urlaub in Rom befindet.

Vfg. Z.d.A. VI B 5 e (353)

Oh

15

Centered

Z. d. A. 204 353

10  
G. Hs. B. Nr. 59/42

330

Nh - J - 11757 /10

Saarbrücken, am 12. Januar 1942

Luz 204 601

Betr.: Stimmung in Italien zur strategischen Lage.

Die Frage, wie führende italienische Kreise über die neuen Grenzen am Mittelmeer denken, wird zunächst schon durch das nette Wortspiel beantwortet ; Wir haben wohl das Mittelmeer, aber keine Mittel mehr. Man macht sich daher in den Kreisen der Wirtschaft, keinerlei Gedanken darüber, wie nun später einmal die Grenzen aussehen sollen. Man hat bei der breiten Masse des Volkes den italienischen Kolonialbesitz so gut wie abgeschrieben und wäre keineswegs überrascht, wenn die Nachricht käme, daß auch das deutsche Afrikakorps unter Rommel den afrikanischen Boden endgiltig verlassen hätte. -

18

Hn.

Centered

H. A. 353

331. 15

V.S.Nr.7 vom 21.1.42

Italien - Einsetzung staatlicher Vertreter in die Leitung von  
Kolonialgesellschaften

---

+ In den letzten Monaten wurden für verschiedene italienische Gesellschaften, die in Italienisch-Afrika arbeiten, staatliche Treuhänder oder "Sonderverwalter" eingesetzt. Diese Maßnahmen erfolgten aufgrund des Gesetzes Nr. 931 vom 1.8.1941 über zeitweilige Bestimmungen über die Verwaltung wirtschaftlicher Körperschaften in Italienisch-Afrika.

Durch das Gesetz ist die Ermächtigung erteilt worden, die Verwaltung öffentlicher oder privater wirtschaftlicher Körperschaften aufzulösen und einen Sonderverwalter zu bestimmen. Zweck dieser Bestimmungen ist, einer halbamtlichen Verlautbarung zufolge, die Verwaltung bestimmter Kolonialgesellschaften, die sich infolge der Lage in Italienisch-Afrika in schwierigen Umständen befinden, so zu gestalten, daß schnelle und wirkungsvolle Beschlüsse möglich sind, die den allgemeinen staatlichen politischen Interessen Rechnung tragen.

Hn.

Centered

subvention au  
'Commissariat'  
# 7 r. 29. 1. 49

Centered

396

VI ~~xxx~~ Wi 3

Berlin, den . . 2. 3. . . 19 42.  
Ho./Pu.

An die Gruppe VI E 1

Betr.: Eine neue abessinische Zentralbank.

Melder: Berliner Börsenzeitung vom <sup>26.</sup> Februar 1942.

Anlagen: 1

Mit der Bitte um Kenntnisnahme und dortigen Verbleib

~~Rückgang~~

*ad. d. U. E. 10/5531*

VI ~~xxx~~ Wi 3

Centered

397

VI Wi-3  
Ho./Pu.

Berlin, den 27. 2. 1942.

Berliner Börsenzeitung vom Februar 1942.

\* **Eine neue abessinische Zentralbank.** (hp Zü-  
rich.) Der von England mit politischen und wirtschaftlichen  
Verpflichtungen wieder eingesetzte Negus soll eine neue Zen-  
tralbank errichten. Gemäß dem ihm auferlegten Schutzvertrag  
wird als Leiter der Direktor der früheren Bank of Ethiopia,  
Jollier, bestellt. *E1*

22

Sicherheitsdienst des Reichsführers

Einschreiben

SS-Abschnitt Innsbruck

VI E 1 Az.: 493/42

Schu./Pl.

Innsbruck, den 9.5.42

Ferrengasse 3  
Fernruf 789, 89

Der R.F.H. u. Chef d. Deutsch. Polizei  
Der Chef der Sicherheitspolizei u. des SD  
80652 18 5. 1942

Geheim

An das

Reichssicherheitshauptamt - Amt VI E 1 -

z.Hd.v. W-Stabaf. u. Oberreg. Rat. Dr. Hampe

Berlin

Der R.F.H. u. Chef d. Deutsch. Polizei  
Der Chef der Sicherheitspolizei u. des SD  
4982 16 5. 1942

Betr.: Abtransport der italienischen Zivilisten aus Abessinien.

Vorg.: Dort. Schr. v. 20.2.42 VI E I Az.: 80 652/42 u. letztes hies. Schr. (FS) vom 21.4.42

Anlg.: - 3 -

Centered

In der Anlage werden verschiedene Presse-  
ausschnitte, die sich mit dem Abtransport italienischer  
Zivilisten und Invaliden aus den von englischen Trup-  
pen besetzten Gebieten befassen, überreicht.

Der Führer des SD- Abschnites

Innsbruck

*Ritter*

*H.*

*1. Austrage*

*W-Stabamführer*

20. 7. 42

*2 Z. d. A. u. Eie - 25 21*

*M*

15. 6. 42

SD-Abschnitt Innsbruck

Referat VI

P R E S S E !

Zeitung:.....

Nummer:.....

Ausgabe:..... vom: 15. 4. 42.....

**Heimkehr verwundeter Kriegsgefangener**

R o m, 13. April.

Infolge von Verhandlungen zwischen der italienischen und englischen Regierung durch Vermittlung der Schweizer Regierung wurde in diesen Tagen die erste Heimführung einer gewissen Anzahl von italienischen Kriegsgefangenen und englischen Kriegsgefangenen bewerkstelligt, die zum Genuß der diesbezüglich geltenden Bestimmungen der Genfer Konventionen zugelassen werden.

Die Invaliden wurden in Smyrna in der Türkei in Empfang genommen und an Bord der Spitalschiffe „Gradisca“ und „Vandovern Castle“ nach Italien bzw. nach Großbritannien eingeschifft. Die Durchführung des Austausch widelte sich auch dank der freiwilligen Hilfe und herzlichen Mitarbeit der Türkei in vollkommener Weise ab.

Das italienische Spitalschiff „Gradisca“ traf am 12. ds. in Bari ein und brachte 344 Invaliden in die Heimat zurück, die von den Behörden und der Bevölkerung mit bewegter und lebhafter Sympathie begrüßt wurden. Zusammen mit den Invaliden kehrten auch 575 Angehörige des Sanitätspersonals heim, welche für den Beistand an unseren Kriegsgefangenen nicht für notwendig befunden worden waren.

24



P R E S S E !

Zeitung: .....  
 Nummer: .....  
 Ausgabe: ..... VOM: .....

**Der Heilige Stuhl und die Heimbeförderung  
 Kriegsgefangener**

In einem Artikel nimmt der „Osservatore Romano“ vom 16. ds. Bezug auf die kürzliche Heimbeförderung Kriegsgefangener italienischer und englischer Invalider und Sanitätsleute, die auf Grund eines durch die schweizerische Regierung vermittelten Abkommens zwischen der italienischen und der britischen Regierung erfolgt ist.

Die Verhandlungen, welche zu diesem Abkommen führten, gingen auf Grund gewisser Genfer Konventionen vor sich, nach welchen die Heimbeförderung der Invaliden und der Nichtkombattanten bestimmter Kategorien nicht in der Weise geschehen soll, daß die eine wie die andere der vereinbarenden Mächte gleichviele Leute herausgibt, die einen kommissionell anerkannten Anspruch auf die Heimbeförderung haben, sondern in der Weise, daß jede der beiden Mächte alle jene herausgibt, die diesen Anspruch haben.

An die einleitenden Absätze, welche die zusammenfassende Mitteilung über den Abschluß, die Ausführung und die Grundlagen des in Rede stehenden Abkommens bringen, knüpft der „Osservatore“ folgende Bemerkungen:

„Wir bringen die Nachricht über das Abkommen und seine Durchführung mit umso größerem Wohlgefallen, als der Heilige Stuhl wiederum alles getan hat, was in seiner Macht lag, um den Abschluß der von einem so glücklichen Ergebnis gekrönten Verhandlungen zu erleichtern und zu beschleunigen. Wir sagen „wiederum“, denn es ist unmöglich, daß nicht die angenehme Erinnerung an das von Benedikt XV. während des anderen Krieges unter der bewegten Erkenntlichkeit der Welt zu demselben Zwecke eingeleitete und entfaltete Werk in den Sinn komme. Am 17. März 1915 wurde ja der väterliche Vorschlag jenes großen Papstes bezüglich der Heimbeförderung der zum Militärdienst untauglichen Zivilgefangenen bekanntgemacht, ein Vorschlag, der von den betroffenen kriegführenden Mächten humanerweise angenommen, ein Vorpiel jenes andern Vorschlags vom folgenden Jahre betreffs Unterbringung der kranken Kriegsgefangenen in Schweizer Spitälern war, welche Kriegsgefangenen dann im Sommer 1918 heimbefördert wurden.

Indem Pius XII. diese großmütige Voberlieferung fortsetzt, die mit so praktischen Bewirklichungen wirksam zu den Genfer Konventionen von 1929 beitrug, bezeugt er, daß der Heilige Stuhl mit aller Sorgfalt jene Verständigungsverhandlungen beobachtet und, sofern er kann, unterstützt, die, auf die Vinderung der härtesten Heimsuchungen und Opfer des Krieges gerichtet, der gestitteten Gesellschaft die Beruhigung geben, daß das alte Mitgefühl in den menschlichen Herzen noch nicht erstorben ist, und die ein verheißungsvolles Licht der Hoffnung auf neue und umfassendere Einigungen anzünden“.

Der Chef der Sicherheitspolizei  
und des SD

Berlin SW 68, den ..... 6. 1942.  
~~Wilhelmstraße 102~~ Berkaerstr. 32

VI E 1 c AZ: 83 276/42 g

Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen u. Datum anzugeben

Geheim!

An das  
Auswärtige Amt  
z.Hdn.Herrn Unterstaatssekretär L u t h e r

B e r l i n W.8  
Rauchstraße 27

Betr.: Abtransport italienischer Zivilisten aus Abessinien.  
Vorg.: Ohne.

Centered

Sehr verehrter Herr Unterstaatssekretär!

Aus Italien wird immer wieder davon berichtet, daß auf Grund einer italienisch-englischen Abmachung ein Abtransport der italienischen Zivilbevölkerung aus Abessinien in die Wege geleitet worden sei.

Wie hier jetzt bekannt wird, sind in der ersten Aprilhälfte zur Durchführung dieser Maßnahme die beiden Schiffe "Saturnia" und "Duilo" aus Neapel ausgelaufen. Die Schiffe sollten Gibraltar anlaufen, dort englische Begleitmannschaften an Bord nehmen und außerdem einen englischen Tanker bereitgestellt erhalten, um die Heizölversorgung für Hin- und Rückfahrt sicherzustellen. Das Öl sollte angeblich von den Engländern gegen Bezahlung zur Verfügung gestellt werden.

- 2 -

In diesem Zusammenhang wird ferner bekannt, daß vor der Zurverfügungstellung eines englischen Tankers für ein derartiges Unternehmen ein italienisches Tankschiff bereitgestellt und in Marsch gesetzt worden war. Obwohl man den Engländern zur Vermeidung von Zwischenfällen das Schiff mit seinen Kennzeichen vorher gemeldet hatte, wurde es, als es sich im Geleit der beiden erwähnten Schiffe befand, auf der Überfahrt versenkt. Die Engländer sollen sich damit entschuldigt haben, daß dem betreffenden U-Bootskommandanten ein Irrtum unterlaufen sei, und erklärt haben, ab Gibraltar selbst einen Tanker zur Verfügung zu stellen.

Heil Hitler!

Ihr

Centered

24

Betr.: Überfahrt italienischer Frauen und Kinder  
von Ostafrika nach Italien.

1.) Vermerk

Der italienischen Zeitschrift "Tempo", Nr. 163 vom 9.-16. Juli 42 wird folgende Übersetzung entnommen:

Man weint nicht und man lacht nicht, diese Reise zählt nicht.

Hoch oben auf dem vorderen Mastbaum flattern lebhaft weisse Seidenbänder: während der langen Reise sind an Bord italienische Kinder geboren. Sind geboren, umgeben von der Liebe tausend anderer Mütter und tausender anderer Kinder, zusammengefügt zu einer Familie, sowohl durch die gemeinsame Reise als auch durch das gemeinsame Schicksal von heute und morgen. Auf diesen Neugeborenen konnte nicht stolz und verheissend der Blick ihrer Väter ruhen. Die Väter werden die Rückkehr ihrer Frauen und Kinder erwarten, um auf italienischem Boden Ostafrikas die vergrösserte Familie begrüßen zu können. Söhne von Bauern oder Arbeitern sind auf dem Meer geboren. Ihre Wiege stand nicht in einem improvisierten Dorf, auf dem Boden, der für immer italienisch ist durch ihre Tüchtigkeit, ihre Haltung und ihren Schweiss, sondern auf dem unendlichen Meer. Sie wurden geboren während einer Reise, die keine Abreise ist und keine Ankunft, sondern allein ein Zwischenspiel.

Seltsame Gespräche an Bord zwischen den Frauen, die einen Willen und eine Rasse verkörpern: man spricht nicht von der Ankunft, oder von dem, was man tun wird in der grossen Stadt oder in dem kleinen italienischen Vorort; man spricht nur von der Rückkehr; von den Häusern, die man dort unten neu herstellen wird, von der wieder zu errichtenden Hütte, von der Arbeit, die wieder aufgenommen wird, und von den Plänen der Männer, die warten. -

Es wird weder geweint noch gelacht. Diese Reise zählt nicht. Sie waren damals gegangen für ein menschliches Recht der Arbeit, für ein göttliches Recht der Zivilisation: sie sind hier, weil der Krieg es so gewollt hat; sie werden zurückkehren!

Diese Frauen waren im Kriege wie die Soldaten in der ersten Linie, in einem Krieg ohne Waffenruhe, ohne Schutz gegen die wilde Natur, nicht nur gegen die Versklavung in Ketten, sondern auch gegen die des Bewußtseins, gegen die Unkenntnis und Vorurteile. Sie kämpften an der Seite ihrer eigenen Männer wie die Marketenderinnen vergangener Zeiten und die Heldinnen der Legenden. Sie gaben alles heraus: das Häuschen, die provisorische Hütte, die Arbeit auf den Feldern, die Söhne, und ergriffen die Schaufel, wenn es sein musste oder das Gewehr, wenn es nötig war. Mütter, Hausfrauen, Arbeiterinnen, Soldaten. Jetzt sind sie wie nach einer Entlassung zurückgekommen, sie tragen sorglich eine grosse Erfahrung und eine tiefe Errungenschaft mit sich, die sich tief in Leib und Seele eingepägt hat. Aber man wird sie nicht in den Modepädern sehen und man wird sich nicht mit dieser Erfahrung öffentlich in Gesellschaften brüsten. Zehn Mundarten werden in ganz Italien von einem Bekannten zum anderen die grosse Erfahrung verbreiten. Und alle werden mit eigenen Ohren und in lebenden Worten erfahren, daß das Imperium italienische ist, auch durch die Fähigkeit unserer Frauen.

Später werden sie wieder dorthin zurückkehren. Und sie werden lachen und weinen vor Freude. Sie werden alles wieder aufnehmen und <sup>es</sup> heiter und gläubig an der Seite ihrer Männer vorwärtsbringen.

Z. 11 1 3531

Centered

30